

**REGULAMENTO (UE) N.º 598/2014 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**  
**de 16 de abril de 2014**

**relativo ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da União no âmbito de uma abordagem equilibrada e que revoga a Diretiva 2002/30/CE**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(2)</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário <sup>(3)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) O desenvolvimento sustentável é um dos principais objetivos da política comum dos transportes. Isso requer uma abordagem integrada, cujo objetivo é garantir o funcionamento eficaz dos sistemas de transportes da União e a proteção do ambiente.
- (2) O desenvolvimento sustentável dos transportes aéreos requer a adoção de medidas destinadas a reduzir o impacto do ruído proveniente de aeronaves nos aeroportos da União. Essas medidas deverão melhorar o ambiente sonoro nas imediações dos aeroportos da União, de modo a manter ou aumentar a qualidade de vida dos cidadãos residentes nas imediações e fomentar a compatibilidade entre as atividades de aviação e as áreas residenciais, em particular no que respeita aos voos noturnos.
- (3) A Resolução A33/7 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) define o conceito de «Abordagem Equilibrada» da gestão do ruído (Abordagem Equilibrada) e estabelece um método coerente para resolver a questão das emissões sonoras das aeronaves. A Abordagem Equilibrada deverá continuar a constituir a base da regulamentação do ruído no setor da aviação, enquanto ramo de atividade mundial. A Abordagem Equilibrada reconhece, e não prejudica, o valor das obrigações legais relevantes, dos acordos existentes, das leis em vigor e das políticas postas em prática. A incorporação das regras internacionais da Abordagem Equilibrada no presente regulamento deverá diminuir substancialmente os riscos de litígios internacionais, caso as transportadoras aéreas de países terceiros sejam afetadas pelas restrições de operação relacionadas com o ruído.
- (4) Após a retirada de serviço das aeronaves mais ruidosas, ao abrigo da Diretiva 2002/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup> e da Diretiva 2006/93/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(5)</sup>, é necessário atualizar o modo de utilização das medidas relativas às restrições de operação para que as autoridades possam ocupar-se das aeronaves atualmente mais ruidosas e melhorar, assim, o ambiente sonoro nas imediações dos aeroportos da União, no quadro internacional da Abordagem Equilibrada.

<sup>(1)</sup> JO C 181 de 21.6.2012, p. 173.

<sup>(2)</sup> JO C 277 de 13.9.2012, p. 110.

<sup>(3)</sup> Posição do Parlamento Europeu de 12 de dezembro de 2012 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e Posição do Conselho em primeira leitura de 24 de março de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Posição do Parlamento Europeu de 15 de abril de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

<sup>(4)</sup> Diretiva 2002/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de março de 2002, relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários (JO L 85 de 28.3.2002, p. 40).

<sup>(5)</sup> Diretiva 2006/93/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa à regulação da exploração dos aviões que dependem do Anexo 16 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, Volume 1, Parte II, Capítulo 3, segunda edição (1988) (JO L 374 de 27.12.2006, p. 1).

- (5) O Relatório da Comissão, de 15 de fevereiro de 2008, intitulado «As restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da União Europeia», destacou a necessidade de clarificar a repartição de responsabilidades no texto da Diretiva 2002/30/CE, bem como os direitos e obrigações exatos das partes interessadas durante o processo de avaliação do ruído, a fim de assegurar que sejam tomadas medidas rentáveis para atingir os objetivos de redução do ruído em cada aeroporto.
- (6) A introdução, caso a caso, de restrições de operação pelos Estados-Membros nos aeroportos da União, embora limite a capacidade, pode contribuir para melhorar o ambiente sonoro nas imediações dos aeroportos. Todavia, uma utilização ineficiente da capacidade existente poderá distorcer a concorrência ou prejudicar a eficiência global da rede aérea da União. Atendendo a que o objetivo específico de redução do ruído do presente regulamento não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros mas pode, devido à adoção de regras harmonizadas para o processo de introdução de restrições de operação no quadro do processo de gestão do ruído, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo. Esse método harmonizado não impõe objetivos de qualidade do ambiente sonoro, que continuam a decorrer da Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(1)</sup>, de outras regras pertinentes da União ou da legislação de cada Estado-Membro, nem interfere na escolha das medidas em concreto.
- (7) O presente regulamento deverá aplicar-se apenas aos Estados-Membros em que estejam localizados aeroportos com um tráfego superior a 50 000 movimentos de aeronaves civis por ano civil e quando esteja a ser ponderada a introdução nesses aeroportos de restrições de operação relacionadas com o ruído.
- (8) O presente regulamento deverá aplicar-se às aeronaves utilizadas na aviação civil. Não deverá aplicar-se a aeronaves militares nem a aeronaves que efetuem operações aduaneiras, policiais e de combate a incêndios. Além disso, deverão ficar isentas da aplicação do presente regulamento várias operações de caráter excecional, tais como voos por razões humanitárias urgentes, operações de busca e salvamento em situações de emergência, assistência médica e assistência em caso de catástrofes.
- (9) Embora devam ser regularmente efetuadas avaliações do ruído nos termos da Diretiva 2002/49/CE, essas avaliações só deverão conduzir à adoção de medidas adicionais de redução do ruído se a combinação de medidas de atenuação do ruído em vigor não permitir atingir os objetivos pretendidos, tendo em conta as expectativas quanto ao desenvolvimento do aeroporto. Em relação aos aeroportos em que tenham sido identificados problemas de ruído, deverão ser identificadas medidas adicionais de redução do ruído nos termos da Abordagem Equilibrada. A fim de garantir uma vasta aplicação da Abordagem Equilibrada na União, recomenda-se a sua utilização sempre que for considerada adequada pelo Estado-Membro em questão, inclusive para além do âmbito de aplicação do presente regulamento. Só deverão ser introduzidas restrições de operação relacionadas com o ruído caso outras medidas previstas na Abordagem Equilibrada não sejam suficientes para alcançar os objetivos específicos de redução do ruído.
- (10) Uma análise de custo-benefício dá indicações sobre os efeitos totais em termos de bem-estar económico comparando todos os custos e benefícios, ao passo que uma avaliação da relação custo-eficácia se centra na realização de um determinado objetivo da forma mais económica possível, exigindo apenas a comparação dos custos. O presente regulamento não deverá impedir os Estados-Membros de recorrerem, se for caso disso, a uma análise de custo-benefício.
- (11) A importância dos aspetos de saúde relacionados com problemas de ruído deverá ser reconhecida e, portanto, esses aspetos deverão ser tidos em consideração de forma coerente em todos os aeroportos quando forem tomadas decisões sobre os objetivos de redução do ruído, tendo em conta a existência de regras comuns da União neste domínio. Por conseguinte, os aspetos de saúde deverão ser ponderados em conformidade com a legislação da União relativa à avaliação dos efeitos do ruído.
- (12) As avaliações do ruído deverão basear-se em critérios objetivos e mensuráveis, comuns a todos os Estados-Membros, bem como nas informações disponíveis, como sejam as informações decorrentes da aplicação da Diretiva 2002/49/CE. Os Estados-Membros deverão assegurar que essas informações sejam fiáveis, obtidas de forma transparente e acessíveis para as autoridades competentes e para as partes interessadas. As autoridades competentes deverão dotar-se dos instrumentos de monitorização necessários.

<sup>(1)</sup> Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente (JO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

- (13) A autoridade competente responsável pela adoção de restrições de operação relacionadas com o ruído deverá ser independente de qualquer organização que tenha a ver com o funcionamento do aeroporto ou com a prestação de serviços de navegação aérea, ou que represente os interesses desses serviços e dos cidadãos que vivem na vizinhança dos aeroportos. Tal não deve significar que os Estados-Membros devam ser obrigados a alterar as suas estruturas administrativas ou os seus processos decisórios.
- (14) É reconhecido que os Estados-Membros têm decidido as restrições de operação relacionadas com o ruído em conformidade com a legislação nacional e com base em métodos de avaliação do ruído aceites a nível nacional, os quais poderão não ser ainda totalmente coerentes com o método descrito no Documento 29 da Conferência Europeia da Aviação Civil, intitulado «Relatório sobre o Método Normalizado de Cálculo das Curvas de Nível de Ruído nas imediações dos Aeroportos Civis» (Documento 29 da CEAC), nem utilizar as informações internacionalmente reconhecidas sobre o nível de ruído das aeronaves. Contudo, a eficiência e a eficácia de uma restrição de operação relacionada com o ruído deverá ser avaliada em conformidade com os métodos prescritos no Documento 29 da CEAC e na Abordagem Equilibrada. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão adaptar as suas avaliações das restrições de operação contidas na legislação nacional de modo a assegurar a total conformidade com o Documento 29 da CEAC.
- (15) Deverá ser introduzida uma nova definição de restrições de operação, mais lata que a da Diretiva 2002/30/CE, para facilitar a aplicação de novas tecnologias e de novas capacidades operacionais dos equipamentos de terra e das aeronaves. A sua aplicação não deverá atrasar a aplicação de medidas operacionais que possam atenuar de imediato o impacto do ruído sem afetar significativamente a capacidade operacional dos aeroportos. Por conseguinte, medidas deste tipo não deverão ser consideradas novas restrições de operação.
- (16) A centralização das informações sobre o ruído reduzirá consideravelmente os encargos administrativos tanto dos operadores de aeronaves como dos operadores de aeroportos. Essas informações são atualmente fornecidas e geridas a nível de cada um dos aeroportos. É necessário que esses dados sejam postos à disposição dos operadores de aeronaves e de aeroportos para fins operacionais. É importante utilizar a base de dados da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (Agência) no que respeita à certificação do nível de ruído, como instrumento de validação, juntamente com os dados da Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) em relação a cada voo efetuado. Esses dados já são sistematicamente solicitados para efeitos da gestão dos voos a nível central, mas não estão atualmente ao dispor da Comissão ou da Agência, e é necessário especificá-los para efeitos do presente regulamento e para a regulamentação do desempenho da gestão do tráfego aéreo. Um bom acesso a dados de modelização validados, determinados de acordo com os processos e as boas práticas aceites a nível internacional, deverá melhorar a qualidade da elaboração dos mapas das curvas de nível de ruído de cada aeroporto, para apoiar as decisões políticas.
- (17) Para evitar consequências indesejadas para a segurança da aviação, a capacidade aeroportuária e a concorrência, a Comissão deverá notificar a autoridade competente relevante se considerar que o processo seguido para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído não preenche os requisitos do presente regulamento. As autoridades competentes em causa deverão examinar a notificação da Comissão e informá-la das suas intenções antes de introduzir restrições de operação.
- (18) A fim de ter em conta a Abordagem Equilibrada, deverá prever-se a possibilidade de isentar, em determinadas circunstâncias, os operadores de países terceiros em desenvolvimento, sem o que esses operadores sofreriam um prejuízo excessivo. A referência a «países em desenvolvimento» deve ser entendida à luz deste contexto específico da aviação, não incluindo certamente todos os países que de outro modo seriam referidos como tal na comunidade internacional. Em particular, é necessário assegurar que essas isenções não sejam incompatíveis com o princípio da não discriminação.
- (19) A fim de refletir o progresso tecnológico contínuo em matéria de motores e estruturas de aeronaves, bem como os métodos utilizados na elaboração de mapas das curvas de nível do ruído, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à atualização regular das normas acústicas das aeronaves referidas no presente regulamento e da referência aos métodos de certificação a elas associados, tendo em conta, se adequado, as alterações introduzidas nos documentos pertinentes da OACI, e à atualização da referência ao método de cálculo das curvas de nível do ruído, tendo em conta, se adequado, as alterações introduzidas nos documentos pertinentes da OACI. Além disso, as alterações ao Doc. 29 da CEAC também deverão ser tomadas em consideração nas atualizações técnicas introduzidas através de atos delegados, se for caso disso. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos. Quando a Comissão, preparar e elaborar atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada de todos os documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

- (20) Embora o presente regulamento exija uma avaliação regular do nível de ruído nos aeroportos, essa avaliação não implica necessariamente que sejam adotadas novas restrições de operação relacionadas com o ruído, nem a revisão das existentes. Por conseguinte, o presente regulamento não exige a revisão das restrições de operação relacionadas com o ruído que já vigorem à data da sua entrada em vigor, incluindo as que resultem de decisões judiciais ou de processos de mediação local. As alterações menores de ordem técnica a medidas sem implicações substanciais na capacidade ou nas operações não são consideradas novas restrições de operação.
- (21) Quando o processo de consulta que precede a adoção de uma restrição de operação relacionada com o ruído tiver sido lançado ao abrigo da Diretiva 2002/30/CE e ainda esteja em curso à data de entrada em vigor do presente regulamento, é apropriado permitir que a decisão final seja tomada de acordo com a Diretiva 2002/30/CE, a fim de preservar os progressos já alcançados nesse processo.
- (22) Tendo em conta a necessidade de uma aplicação coerente do método de avaliação do ruído no mercado da aviação da União, o presente regulamento estabelece regras comuns no domínio das restrições de operação relacionadas com o ruído.
- (23) Por conseguinte, a Diretiva 2002/30/CE deverá ser revogada,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

##### **Objeto, objetivos e âmbito de aplicação**

1. O presente regulamento estabelece, para os casos em que tenha sido identificado um problema de ruído, regras sobre o processo a seguir para a introdução homogénea de restrições de operação relacionadas com o ruído a nível de cada aeroporto, de forma a ajudar a melhorar o ambiente sonoro e a limitar ou reduzir o número de pessoas afetadas de modo significativo pelos efeitos potencialmente nocivos das emissões sonoras das aeronaves, em conformidade com a Abordagem Equilibrada.
2. O presente regulamento tem como objetivos:
  - a) Favorecer a consecução de objetivos específicos de redução do ruído, inclusive no tocante aos aspetos de saúde, a nível de cada aeroporto, sem deixar de respeitar as regras pertinentes da União, nomeadamente as regras previstas na Diretiva 2002/49/CE, e a legislação dos Estados-Membros;
  - b) Permitir a utilização de restrições de operação de acordo com a Abordagem Equilibrada, de modo a realizar o desenvolvimento sustentável da capacidade aeroportuária e da rede de gestão do tráfego aéreo numa perspetiva porta-a-porta.
3. O presente regulamento aplica-se às aeronaves utilizadas na aviação civil. Não se aplica a aeronaves envolvidas em operações militares, aduaneiras, policiais ou similares.

#### Artigo 2.º

##### **Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Aeronave»: uma aeronave de asa fixa com uma massa máxima à descolagem igual ou superior a 34 000 kg, ou cuja capacidade máxima da configuração interior certificada para esse tipo de aeronave comporte 19 lugares de passageiros ou mais, excluindo os lugares exclusivamente destinados à tripulação;
- 2) «Aeroporto»: o aeroporto cujo tráfego seja superior a 50 000 movimentos de aeronaves civis por ano civil (entendendo-se por movimento uma aterragem ou uma descolagem), com base na média de movimentos dos três últimos anos que precederam a avaliação do ruído;

- 3) «Abordagem Equilibrada»: o processo elaborado pela Organização da Aviação Civil Internacional, segundo o qual o conjunto de medidas aplicáveis, designadamente a redução do ruído das aeronaves na fonte, medidas de ordenamento e gestão do território, procedimentos operacionais de redução do ruído e restrições de operação, é analisado de forma homogénea a fim de resolver o problema de ruído da forma mais económica possível em cada aeroporto;
- 4) «Aeronave marginalmente conforme»: uma aeronave certificada de acordo com os valores-limite estabelecidos no Anexo 16, Volume 1, Parte II, Capítulo 3, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em 7 de dezembro de 1944 (Convenção de Chicago), numa margem cumulativa inferior a 8 EPNdB (ruído efetivamente percebido em decibéis) durante um período transitório que dura até 14 de junho de 2020 e numa margem cumulativa inferior a 10 EPNdB após o termo desse período transitório, em que a margem cumulativa é o valor expresso em EPNdB obtido somando as diferentes margens (ou seja, a diferença entre o nível de ruído certificado e o nível de ruído máximo autorizado) aplicáveis a cada um dos três pontos de referência para a medição do ruído definidos no Anexo 16, Volume 1, Parte II, Capítulo 3, da Convenção de Chicago;
- 5) «Medidas relativas ao ruído»: qualquer medida que afete o ambiente sonoro nas imediações de aeroportos e a que os princípios da Abordagem Equilibrada sejam aplicáveis, incluindo outras medidas não operacionais que possam afetar o número de pessoas expostas às emissões sonoras das aeronaves;
- 6) «Restrições de operação»: medidas relativas ao ruído que limitem o acesso ou reduzam a capacidade operacional de um aeroporto, incluindo restrições de operação com vista à retirada de serviço de aeronaves marginalmente conformes em aeroportos específicos, e restrições de operação parciais aplicáveis, por exemplo, a um determinado período identificado durante o dia ou apenas a determinadas pistas do aeroporto.

#### Artigo 3.º

##### **Autoridades competentes**

1. Os Estados-Membros em que esteja situado um aeroporto na aceção do artigo 2.º, ponto 2, designam uma ou mais autoridades competentes responsáveis pelo processo a seguir para a adoção de restrições de operação.
2. As autoridades competentes são independentes de qualquer organização que possa ser afetada pelas medidas relativas ao ruído. Essa independência pode ser assegurada através de uma separação funcional.
3. Os Estados-Membros notificam atempadamente a Comissão dos nomes e endereços das autoridades competentes designadas a que se refere o n.º 1. Essa informação é publicada pela Comissão.

#### Artigo 4.º

##### **Direito de recurso**

1. Os Estados-Membros asseguram o direito de recurso contra as restrições de operação adotadas nos termos do presente regulamento perante uma instância de recurso que não seja a autoridade que adotou a restrição impugnada, em conformidade com a legislação e os procedimentos nacionais.
2. Os Estados-Membros em que esteja situado um aeroporto na aceção do artigo 2.º, ponto 2, notificam atempadamente a Comissão do nome e do endereço da instância de recurso designada a que se refere o n.º 1 ou, se apropriado, das disposições destinadas a assegurar a designação de uma instância de recurso.

#### Artigo 5.º

##### **Regras gerais de gestão do ruído das aeronaves**

1. Os Estados-Membros asseguram que a poluição sonora em cada aeroporto, a que se refere o artigo 2.º, ponto 2, seja avaliada nos termos da Diretiva 2002/49/CE.

2. Os Estados-Membros asseguram que a Abordagem Equilibrada seja adotada na gestão das emissões sonoras das aeronaves nos aeroportos em que seja identificado um problema de ruído. Para esse efeito, os Estados-Membros asseguram que:

- a) O objetivo de redução do ruído para esse aeroporto, tendo em conta, se adequado, o artigo 8.º e o Anexo V da Diretiva 2002/49/CE, seja definido;
- b) As medidas aplicáveis para reduzir o impacto do ruído sejam identificadas;
- c) A relação custo-eficácia das medidas de atenuação do ruído seja exaustivamente avaliada;
- d) As medidas, tendo em conta o interesse público no domínio do transporte aéreo no que respeita às perspetivas de desenvolvimento dos seus aeroportos, sejam escolhidas sem detrimento da segurança;
- e) As partes interessadas sejam consultadas de forma transparente sobre as ações previstas;
- f) As medidas sejam adotadas e seja prevista uma notificação suficiente;
- g) As medidas sejam executadas; e
- h) A resolução de litígios seja prevista.

3. Os Estados-Membros asseguram que, quando forem adotadas medidas relativas ao ruído, seja considerada a seguinte combinação de medidas aplicáveis, a fim de determinar a medida ou combinação de medidas mais económica:

- a) O efeito previsível de uma redução na fonte do ruído das aeronaves;
- b) Medidas de ordenamento e gestão do território;
- c) Procedimentos operacionais de redução do ruído;
- d) Não aplicar restrições de operação como primeiro recurso, mas só após ponderação das outras medidas da Abordagem Equilibrada.

As medidas aplicáveis podem incluir, se necessário, a retirada de serviço das aeronaves marginalmente conformes. Os Estados-Membros, ou os organismos de gestão dos aeroportos, consoante o caso, podem oferecer incentivos económicos para encorajar os operadores de aeronaves a utilizarem aeronaves menos ruidosas durante o período transitório referido no artigo 2.º, ponto 4. Esses incentivos económicos devem ser conformes com as regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais.

4. No âmbito da Abordagem Equilibrada, as medidas podem ser diferenciadas consoante o tipo de aeronave, o nível de ruído da aeronave, a utilização das instalações aeroportuárias e de navegação aérea, a pista e/ou o horário em causa.

5. Sem prejuízo do n.º 4, as restrições de operação que assumam a forma de retirada de serviço das aeronaves marginalmente conformes nos aeroportos não devem afetar as aeronaves civis subsónicas que cumpram, segundo o seu certificado de origem ou após renovação do mesmo, as normas acústicas previstas no Anexo 16, Volume 1, Parte II, Capítulo 4, da Convenção de Chicago.

6. As medidas ou a combinação de medidas adotadas nos termos do presente regulamento em relação a um determinado aeroporto não devem ser mais restritivas do que o necessário para atingir os objetivos de redução do ruído fixados para esse aeroporto. As restrições de operação não devem ser discriminatórias, nomeadamente com base na nacionalidade ou na identidade, nem arbitrárias.

#### Artigo 6.º

##### Regras de avaliação do ruído

1. As autoridades competentes asseguram que a poluição sonora existente nos aeroportos sob a sua alçada seja avaliada regularmente, de acordo com a Diretiva 2002/49/CE e com a legislação aplicável em cada Estado-Membro. As autoridades competentes podem recorrer ao apoio do órgão de análise do desempenho a que se refere o artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão <sup>(1)</sup>.

2. Se a avaliação referida no n.º 1 apontar para a necessidade de novas medidas relativas às restrições de operação para resolver um problema de ruído num aeroporto, as autoridades competentes asseguram o seguinte:

- a) O método, os indicadores e as informações descritos no Anexo I são aplicados de modo a ter devidamente em conta a contribuição de cada tipo de medida no âmbito da Abordagem Equilibrada, antes de serem introduzidas restrições de operação;
- b) É estabelecida, ao nível adequado, uma cooperação técnica entre os operadores do aeroporto, os operadores de aeronaves e os prestadores de serviços de navegação aérea para estudar medidas para atenuar o ruído. As autoridades competentes asseguram ainda que a população local ou os seus representantes, e as autoridades locais competentes, sejam consultados, e que lhes sejam facultadas informações sobre as medidas de atenuação do ruído;
- c) A relação custo-eficácia de quaisquer novas restrições de operação é avaliada em conformidade com o Anexo II. As alterações menores de ordem técnica a uma medida existente sem implicações substanciais na capacidade ou nas operações não são consideradas uma nova restrição de operação;
- d) O processo de consulta às partes interessadas, que pode assumir a forma de processo de mediação, é organizado de forma atempada e concreta, garantindo a abertura e a transparência em relação aos dados e ao método de cálculo. As partes interessadas dispõem, antes da adoção das novas restrições de operação, pelo menos de três meses para comunicar as suas observações. As partes interessadas incluem, pelo menos:
  - i) a população local residente nas imediações dos aeroportos afetada pelo ruído do tráfego aéreo, ou os seus representantes, e as autoridades locais competentes,
  - ii) os representantes das empresas localizadas nas imediações dos aeroportos cujas atividades sejam afetadas pelo tráfego aéreo e pelo funcionamento do aeroporto,
  - iii) os operadores de aeroportos em causa,
  - iv) os representantes desses operadores de aeronaves que possam ser afetados pelas medidas relativas ao ruído,
  - v) os prestadores dos pertinentes serviços de navegação aérea,
  - vi) o gestor da rede, na aceção do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão <sup>(2)</sup>,
  - vii) se aplicável, o coordenador de faixas horárias designado.

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão, de 29 de julho de 2010, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede e que altera o Regulamento (CE) n.º 2096/2005 que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea (JO L 201 de 3.8.2010, p. 1).

<sup>(2)</sup> Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, de 7 de julho de 2011, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010 (JO L 185 de 15.7.2011, p. 1).

3. As autoridades competentes acompanham e monitorizam a aplicação das restrições de operação e tomam medidas consoante o necessário. As autoridades competentes asseguram que as informações relevantes sejam disponibilizadas gratuitamente e fiquem acessíveis à população residente nas imediações dos aeroportos e às autoridades locais competentes de forma direta e rápida.

4. As informações relevantes podem incluir:

- a) Em conformidade com a lei nacional, informações relativas a alegados incumprimentos resultantes de desvios de trajetória, explicando o impacto gerado e as razões para tal desvio;
- b) Os critérios aplicados para a distribuição e gestão de tráfego em cada aeroporto, na medida em que esses critérios possam ter um impacto ambiental ou acústico adverso; e
- c) Os dados recolhidos pelos sistemas de medição do ruído, se disponíveis.

#### Artigo 7.º

#### Informações sobre o nível de ruído

1. As decisões sobre as restrições de operação relacionadas com o ruído baseiam-se no nível de ruído emitido pela aeronave, determinado pelo procedimento de certificação estabelecido em conformidade com o Anexo 16, Volume 1, da Convenção de Chicago, sexta edição, março de 2011.

2. A pedido da Comissão, os operadores de aeronaves comunicam as seguintes informações sobre o ruído emitido pelas suas aeronaves que utilizam aeroportos da União:

- a) A nacionalidade e a matrícula da aeronave;
- b) A documentação do nível de ruído da aeronave utilizada, juntamente com a massa máxima à descolagem a ele associada;
- c) Todas as alterações da aeronave que afetem o seu nível de ruído e estejam indicadas na documentação do nível de ruído.

3. A pedido da Comissão, os detentores de certificados de tipo da aeronave ou de certificados de tipo suplementar emitidos de acordo com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(1)</sup>, e as pessoas coletivas ou singulares que desenvolvem operações com aeronaves sem certificado de tipo emitido segundo esse regulamento, prestam informações sobre o ruído e o desempenho de aeronaves para efeitos de modelização acústica. A Agência especifica as informações necessárias e o momento, o formato e o modo como serão fornecidas. A Agência verifica as informações recebidas relativas ao ruído e ao desempenho das aeronaves para efeitos de modelização, e põe-nas à disposição de outros interessados para efeitos de modelização acústica.

4. Os dados a que se referem os n.ºs 2 e 3 do presente artigo limitam-se ao estritamente necessário e são fornecidos gratuitamente, por meios eletrónicos, utilizando o formato especificado, se aplicável.

5. A Agência verifica as informações relativas ao ruído e ao desempenho das aeronaves para efeitos de modelização, no que respeita às tarefas realizadas nos termos do artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

<sup>(1)</sup> Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

6. Os dados são armazenados numa base de dados central e são postos à disposição das autoridades competentes, dos operadores de aeronaves, dos prestadores de serviços de navegação aérea e dos operadores de aeroportos, para fins operacionais.

#### Artigo 8.º

##### **Regras de introdução de restrições de operação**

1. Seis meses antes de introduzirem uma restrição de operação, as autoridades competentes notificam-na aos Estados-Membros, à Comissão e às partes interessadas, terminando esse período pelo menos dois meses antes da determinação dos parâmetros de coordenação das faixas horárias na aceção do artigo 2.º, alínea m), do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho <sup>(1)</sup> para o aeroporto em causa no período de programação correspondente.

2. Após a avaliação realizada nos termos do artigo 6.º, a notificação é acompanhada por um relatório escrito, de acordo com os requisitos especificados no artigo 5.º, que explique as razões da introdução da restrição de operação, o objetivo de redução do ruído estabelecido para o aeroporto, as medidas analisadas para a realização desse objetivo e a avaliação da relação custo-eficácia provável das várias medidas analisadas, incluindo, se for caso disso, o seu impacto além-fronteiras.

3. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão pode, num prazo de três meses a contar do dia em que lhe é feita a notificação referida no n.º 1, reapreciar o processo de introdução de uma restrição de operação. Se a Comissão considerar que a introdução de uma restrição de operação com o ruído não segue o processo estabelecido no presente regulamento, pode disso notificar as autoridades competentes relevantes. As autoridades competentes examinam a notificação da Comissão e informam-na das suas intenções antes de introduzirem a restrição de operação.

4. Caso a restrição de operação diga respeito à retirada de aeronaves marginalmente conformes de um aeroporto, não são permitidos nesse aeroporto, seis meses após a notificação referida no n.º 1, serviços adicionais acima do número de movimentos com tais aeronaves no período correspondente do ano anterior. Os Estados-Membros asseguram que as autoridades competentes decidam o ritmo anual de redução, nesse aeroporto, do número de movimentos de aeronaves marginalmente conformes dos operadores afetados, tendo devidamente em conta a idade das aeronaves e a composição da frota total. Sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, n.º 4, esse ritmo não pode ser superior a 25 % do número de movimentos de aeronaves marginalmente conformes para cada operador que opere nesse aeroporto.

#### Artigo 9.º

##### **Países em desenvolvimento**

1. A fim de evitar dificuldades económicas excessivas, as autoridades competentes podem isentar as aeronaves marginalmente conformes registadas em países em desenvolvimento das restrições de operação relacionadas com o ruído, sem deixar de respeitar plenamente o princípio da não discriminação, desde que essas aeronaves:

- a) Tenham obtido certificação que ateste a sua conformidade com as normas acústicas constantes do Anexo 16, Volume 1, Capítulo 3, da Convenção de Chicago;
- b) Tenham sido utilizadas na União no período de cinco anos anterior à entrada em vigor do presente regulamento;
- c) Tenham estado registadas no país em desenvolvimento em causa durante esse período de cinco anos; e
- d) Continuem a ser exploradas por uma pessoa singular ou coletiva estabelecida nesse país.

2. Se os Estados-Membros concederem isenções previstas no n.º 1, informam imediatamente as autoridades competentes dos outros Estados-Membros e a Comissão.

<sup>(1)</sup> Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

*Artigo 10.º***Isenção para as operações de aeronaves em circunstâncias excecionais**

As autoridades competentes podem autorizar, caso a caso, em aeroportos sob a sua alçada, operações pontuais de aeronaves marginalmente conformes que não poderiam efetuar-se com base no presente regulamento.

A isenção é limitada:

- a) Às operações que sejam de natureza de tal modo excecional que não seria razoável recusar uma isenção temporária, incluindo voos de ajuda humanitária; ou
- b) A voos não comerciais para fins de remodelação, reparação ou manutenção.

*Artigo 11.º***Atos delegados**

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 12.º, no que diz respeito à atualização técnica:

- a) Das normas de certificação do ruído previstas no artigo 5.º, n.º 5, e no artigo 9.º, n.º 1, alínea a), e do procedimento de certificação previsto no artigo 7.º, n.º 1;
- b) Da metodologia e dos indicadores previstos no Anexo I.

Essas atualizações destinam-se ter em conta, se necessário, as alterações das regras internacionais relevantes.

*Artigo 12.º***Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar os atos delegados a que se refere o artigo 11.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a partir de 13 de junho de 2016. A Comissão elabora um relatório sobre a delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes a que se refere o artigo 11.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Um ato delegado adotado nos termos do artigo 11.º só entra em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não formularão objeções. Esse prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

*Artigo 13.º***Informação e revisão**

Os Estados-Membros prestam informações à Comissão, a pedido desta, sobre a aplicação do presente regulamento.

Até 14 de junho de 2021, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do presente regulamento.

Esse relatório é acompanhado, se necessário, de propostas de revisão do presente regulamento.

*Artigo 14.º***Restrições de operação em vigor**

As restrições de operação relacionadas com o ruído introduzidas antes de 13 de junho de 2016 continuam em vigor até as autoridades competentes decidirem revê-las nos termos do presente regulamento.

*Artigo 15.º***Revogação**

A Diretiva 2002/30/CE é revogada com efeitos a partir de 13 de junho de 2016.

*Artigo 16.º***Disposições transitórias**

Sem prejuízo do artigo 15.º do presente regulamento, as restrições de operação relacionadas com o ruído adotadas após 13 de junho de 2016 podem ser adotadas nos termos da Diretiva 2002/30/CE, se o processo de consulta que precede a sua adoção estiver em curso nessa data e desde que tais restrições sejam adotadas o mais tardar um ano após essa data.

*Artigo 17.º***Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor em 13 de junho de 2016.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 16 de abril de 2014

*Pelo Parlamento Europeu*  
O Presidente  
M. SCHULZ

*Pelo Conselho*  
O Presidente  
D. KOURKOULAS

## ANEXO I

## AVALIAÇÃO DA POLUIÇÃO SONORA NUM AEROPORTO

**Metodologia:**

As autoridades competentes assegurarão que sejam utilizados métodos de avaliação do ruído desenvolvidos em conformidade com o Documento 29 da Conferência Europeia da Aviação Civil, intitulado «Método Normalizado de Cálculo das Curvas de Nível de Ruído nas imediações dos Aeroportos Civis», 3.<sup>a</sup> edição.

**Indicadores:**

1. O impacto do ruído do tráfego aéreo será descrito, pelo menos, em termos dos indicadores de ruído  $L_{den}$  e  $L_{night}$ , que são definidos e calculados em conformidade com o Anexo I da Diretiva 2002/49/CE.
2. Podem ser utilizados outros indicadores de ruído que tenham uma base objetiva.

**Informação de gestão do ruído:**

1. Situação atual
  - 1.1. Descrição do aeroporto, incluindo informações sobre a sua dimensão, localização, imediações, volume e composição do tráfego aéreo.
  - 1.2. Descrição de eventuais objetivos ambientais fixados para o aeroporto e do contexto nacional. Esta deve incluir uma descrição dos objetivos fixados para a redução do ruído das aeronaves nesse aeroporto.
  - 1.3. Dados pormenorizados das curvas de nível de ruído para os anos anteriores relevantes – incluindo uma estimativa do número de pessoas afetadas pelas emissões sonoras de aeronaves, realizada em conformidade com o Anexo II da Diretiva 2002/49/CE.
  - 1.4. Descrição das medidas existentes e previstas para gerir as emissões sonoras de aeronaves, já aplicadas no âmbito da Abordagem Equilibrada, e o seu impacto e contribuição para a poluição sonora, em relação com o seguinte:
    - 1.4.1. Para a redução na fonte:
      - a) Informações sobre a atual frota de aeronaves e as melhorias tecnológicas esperadas;
      - b) Planos específicos de renovação da frota.
    - 1.4.2. Para o ordenamento e a gestão do território:
      - a) Instrumentos de planeamento em vigor, como o planeamento geral ou a zonagem acústica;
      - b) Medidas de atenuação em vigor, como as normas de construção, programas de isolamento acústico ou medidas para reduzir as zonas de utilização sensível dos solos;
      - c) Processo de consulta relativo às medidas de ordenamento do território;
      - d) Acompanhamento da expansão.
    - 1.4.3. Para as medidas operacionais de redução do ruído, na medida em que essas medidas não restrinjam a capacidade do aeroporto:
      - a) Utilização de pistas preferenciais;
      - b) Utilização de rotas preferenciais por razões de ruído;

- c) Utilização de procedimentos de descolagem e aproximação tendo em vista a redução do ruído;
- d) Indicação do grau em que estas medidas são regulamentadas em função de indicadores ambientais, mencionados no Anexo I do Regulamento (UE) n.º 691/2010.

1.4.4. Para as restrições de operação:

- a) Utilização de restrições globais, como limitação dos movimentos ou quotas de ruído;
- b) Utilização de restrições aplicáveis a aeronaves específicas, como a retirada de serviço das aeronaves marginalmente conformes;
- c) Utilização de restrições parciais, estabelecendo uma distinção entre as medidas aplicadas de dia e durante a noite.

1.4.5. Instrumentos financeiros adotados, nomeadamente as taxas aeroportuárias relacionadas com o ruído.

2. Previsões na falta de novas medidas

- 2.1. Descrição das ampliações de aeroportos, caso existam, já aprovadas e previstas, no que respeita, por exemplo, ao aumento da capacidade, à extensão das pistas e/ou dos terminais, às previsões de aproximação e de descolagem, à futura composição do tráfego, ao seu crescimento previsto, e um estudo detalhado do impacto do ruído que teriam sobre o território as referidas expansões de capacidade, pistas ou terminais e a modificação das pistas e das trajetórias de aproximação e descolagem.
- 2.2. No que respeita ao aumento da capacidade aeroportuária, apresentação das vantagens que oferece a capacidade adicional para a rede aérea em geral e para a região.
- 2.3. Descrição do impacto no ambiente sonoro na ausência de novas medidas, bem como das medidas já programadas para melhorar o impacto do ruído durante o mesmo período.
- 2.4. Previsões em matéria de curvas de níveis de ruído – incluindo uma avaliação do número de pessoas que poderão ser afetadas pelas emissões sonoras de aeronaves – distinguindo zonas residenciais antigas, zonas residenciais recentemente construídas ou planeadas e projetos de futuras zonas residenciais que já tenham obtido a aprovação das autoridades competentes.
- 2.5. Avaliação das consequências e dos eventuais custos possíveis na ausência de novas medidas para reduzir o impacto do aumento do ruído – caso este seja previsível.

3. Avaliação de medidas complementares

- 3.1. Descrição geral das medidas complementares possíveis e indicação das principais razões para a sua seleção. Descrição das medidas escolhidas para uma análise mais exaustiva e informações sobre os resultados da análise da relação custo-eficácia, em especial o custo da introdução dessas medidas, o número de pessoas que delas poderão beneficiar e em que prazo, bem como uma classificação das medidas em função da sua eficácia global.
  - 3.2. Resumo dos possíveis efeitos sobre o ambiente e a concorrência das medidas previstas sobre outros aeroportos, operadores e partes interessadas.
  - 3.3. Razões para a seleção da opção escolhida.
  - 3.4. Resumo não técnico.
-

## ANEXO II

**Avaliação da relação custo-eficácia das restrições de operação relacionadas com o ruído**

A relação custo-eficácia das restrições de operação relacionadas com o ruído previstas será avaliada tendo devidamente em conta os seguintes elementos, na medida do possível, em termos quantificáveis:

- 1) o benefício acústico esperado das medidas previstas, no presente e no futuro;
- 2) a segurança das operações da aviação, incluindo os riscos para terceiros;
- 3) a capacidade do aeroporto;
- 4) os efeitos na rede aérea europeia.

Além disso, as autoridades competentes podem ter devidamente em conta os seguintes fatores:

- 1) a saúde e a segurança da população local residente nas imediações do aeroporto;
- 2) a sustentabilidade ambiental, incluindo a interdependência entre o ruído e as emissões;
- 3) os efeitos diretos, indiretos ou catalíticos sobre o emprego, e os efeitos económicos.

---

**Declaração da Comissão sobre a revisão da Diretiva 2002/49/CE**

A Comissão está atualmente a examinar com os Estados-Membros o Anexo II da Diretiva 2002/49/CE (métodos de avaliação do ruído), a fim de o adaptar nos próximos meses.

Com base nos trabalhos que a OMS tem em curso no que respeita à metodologia para avaliar os efeitos do ruído na saúde, a Comissão tenciona rever o Anexo III da Diretiva 2002/49/CE (avaliação dos efeitos na saúde, relações dose-efeito).

---